

Klassiek & Techniek

Restauratie

MERCEDES-BENZ 230 SL TOT IN DE PUNTJES...



Restauratie

Yamaha RD 125



Aankooptips:
Rover P6



Logen: kaal tot op het bot
Gereden: 'nieuwe' Panhard



Peugeot 504 1975

Km-stand: 85.450 (vorige stand)

Eigenaar: Nanno Nanninga

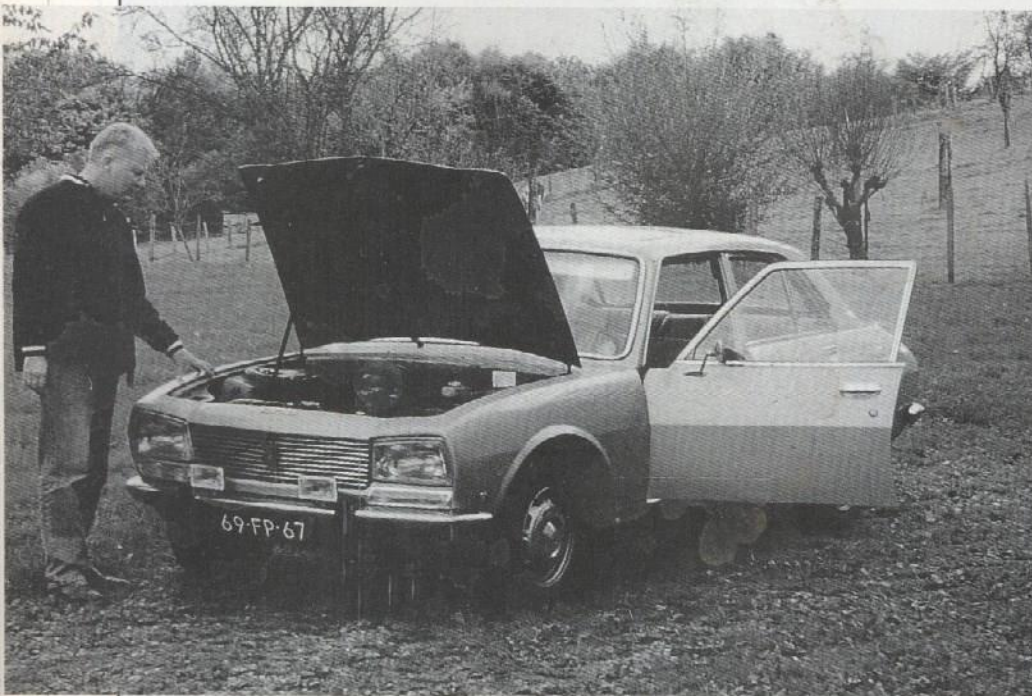
Beroep: Directeur bibliotheek

Vorig verslag: nummer 37

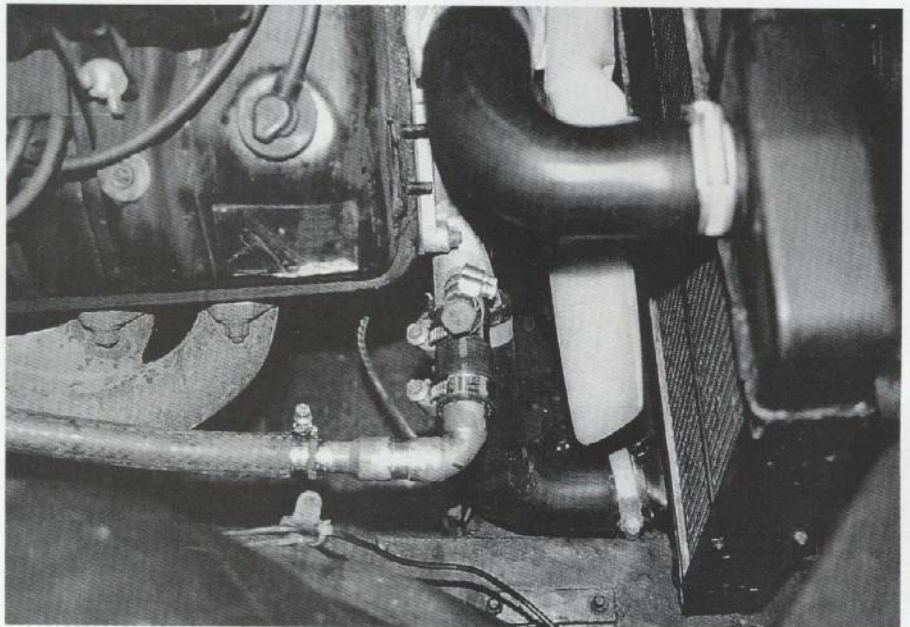
In de vorige aflevering kon u het tussen de regels door misschien al lezen: er is behoefte aan een extra auto voor dagelijks

Waar gebeurd!

was gerommeld met mijn auto als het ging om hoofdremcilinders. De eerste twee nieuwe exemplaren waren slecht geconserveerd en ik trapte er finaal doorheen. Pas de derde was goed! Maar wat bleek nu? Wel goed maar niet de juiste maat! Er hoort een 19 mm hoofdremcilinder gemonteerd te zijn en ik had een 22 mm. Dat is een verschil dat zich uit in een kleinere en zwaardere pedaalslag! Hoewel de cilinder goed is wilde ik het ding toch vervangen voor één van de goede maat. En ja, dan kom je er achter, dat de Franse auto-industrie zelfs bij identieke modellen werkt met allerlei verschillende toeleveringsbedrijven die er hun eigen maten en voorschriften op na houden! Uit de boekjes had ik begrepen, dat er een Até (Alfred Teves) hoofdremcilinder in zou moeten. Maar een Lockheed zou ook kunnen. En de auto heeft Girling trommelremmen en een Bendix (DBA) rembekrachtiger. Hebben we dan ongeveer alle remfabrikanten gehad? De 'verkeerde' hoofdremcilinder was een Até. Daarom heb ik een Até besteld van de juiste maat. De prijs wil je niet weten; denk aan de benzinekosten voor een reis van 2.500 km! Helaas, de steekmaat was niet goed; een verschil van 10 mm. Een Lockheed kon het niet zijn, want die heeft een andere bevestiging van het reservoir en bovendien een verwisselde circuitindeling. Volgens de leverancier moest het dus een Bendix (DBA) zijn. Maar die heb ik in geen enkel boekje (Haynes, Olyslagers Vraagbaak, Origineel Peugeot Werkplaatshand-



gebruik. Die is er nu ook, een Peugeot 205 diesel met 340.000 onbezorgde kilometers achter de rug. Technisch nog in uitstekende staat, carrosserie roestvrij maar gedeukt. En als je daarin rijdt, merk je toch wel een enorm verschil met de 504. Alles werkt licht, snel en gemakkelijk. Het rijden in zo'n modern autootje heeft iets vanzelfsprekends en iets 'automatisch'. En dan te bedenken dat het karretje ook al weer 11 jaar oud is! Toch geeft rijden met de 504 meer voldoening en op hogere snelheden maakt de 504 een stabiele indruk dan de 205. Nog meer auto-avonturen: een oude vriend was in het bezit gekomen van een Mercedes 280 SE (W126) van 1984. Het rijden in deze 17 jaar oude kolos is weer een heel andere ervaring. Een enorme lap auto, een dikke zescilinder en een auto-maat: je rijdt dat ding met één voetje en één vingertje aan het stuur. Alsof je nooit anders hebt gereden! Dat zegt toch wel iets over de kwaliteit... en de uitstraling? Tja, een MB past niet helemaal bij mij... Afschuwelijk eigenlijk, zulke dogma's. Wat en prachtslee en wat een kwaliteit, maar nu terug op aarde, naar de 504. Hij stuurt zwaar, want hij heeft nog geen stuurbechrachting, maar daarom wel een royaal stuur. Dat werkt ook! En ik heb rijden geleerd in militaire dienst op een dikke Daf (YA 314). Dat stuurde pas zwaar! Maar het remmen in de 504 leek nu toch wel heel erg zwaar. Ondanks de Mastervac bechrachting moet ik het pedaal voor maximale remwerking ongeveer door de (niet verroeste) vloer heen trappen. In mijn herinnering remde de 504 die ik vroeger had juist licht, vergeleken met de auto's die ik daarvoor had. Maar eens grondig onderzoeken! In één van de eerste afleveringen viel te lezen, dat er behoorlijk



En ja, dan kom je er achter, dat de Franse auto-industrie zelfs bij identieke modellen werkt met allerlei verschillende toeleveringsbedrijven, die er hun eigen maten en voorschriften op na houden!

boek) kunnen vinden. En die Bendix past dus wel! Al eerder heb ik gemerkt, dat je de gegevens in de boekjes soms moet wantrouwen en dat blijkt nu ook weer. Lastig hoor voor een boekenmens als ik (zie beroep), want boekenwijsheid is voor mij toch al snel heilig. Ondanks dat heb ik de Bendix gemonteerd. Nu remt het dan ook zoals het hoort: ongeveer zoals in de moderne auto's; licht, goed doseerbaar en krachtig. De lezer zal het merken: zo langzamerhand raak ik uitgesleuteld aan de 504 omdat je domweg alles wel een keer gehad hebt. Alleen die versnellingsbak, die ratelt bij ongeveer 3.500 toeren, maar daarboven is hij weer stil en verder functio-

neert hij prima. Wie heeft hiervoor de gouden tip?

In mei moest de 504 aan het werk voor de caravanvakantie naar Normandië. Op de heenweg, bij het optrekken na een Autoroute-tolpoort, kwam er een enorme golf koelvloeistof over de motorkap gespoeld. Je ziet het einde van je vakantie en je auto naderen! Snel naar de vluchtstrook gereden en gekken naar het probleem. Ik dacht toch minstens aan een lekke radiator. Het bleek echter een klein lekje in een koel slang van de carburateur te zijn. Speldeprik-groot! Een stukje ingekort en weer opgeschoven. Systeem bijgevuld. De 'enorme golf' bleek niet meer dan een halve liter te zijn! De verdere vakantie was technisch probleemloos. Het weer was wel slecht, maar daar kon de auto niks aan doen.

Thuisgekomen toch alle andere slangen ook vervangen voor de zekerheid. Ik stuitte op een probleem op de kachelslang. Aan één kant 17 mm, aan de andere kant 22 mm. En enkele bochten. En niet meer leverbaar! Met wat spulletjes uit de loodgieterswinkel (koperbuis) heb ik toch een mooie oplossing kunnen realiseren, zoals u op de foto kunt zien. Zoiets geeft veel voldoening! En nu zijn echt alle koel slangen vervangen, dus daar kan voorlopig niets meer mee misgaan. Tot slot nog een citaat uit het onvolprezen tijdschrift Practical Classics over de Peugeot 504. Het oer-Engelse blad benadert met name Franse auto's toch met enige argwaan en humor... 'don't worry about agricultural sounding 4-cylinder engines. They sound like that because they are! But they last for ever, just ask any african taxidriver'...■

Riley RMA 1948, Morris Minor series II 1954, Chevrolet Corvette Stingray Coupe 1974

Km/mijl: 27.843 M / 35.656 km / 62.605 M

Eigenaar: Gert Vegter

Beroep: ambtenaar

Vorige aflevering: nummer 38

De letterlijk toegevoegde waarde van de meimaand is voor veel werknemers de uitkering van het vakantiegeld. Zo ook voor mij. Het maken van vakantie reizen is echter iets wat wij al sinds 1988 niet meer doen vanwege de overbevolkte wegen, maar desondanks is het aantal kilometers dat met de bovengenoemde wagens (ik heb geen andere) wordt gemaakt dusdanig dat u wel kunt raden waar dat vakantiegeld meestal aan wordt gespendeerd.

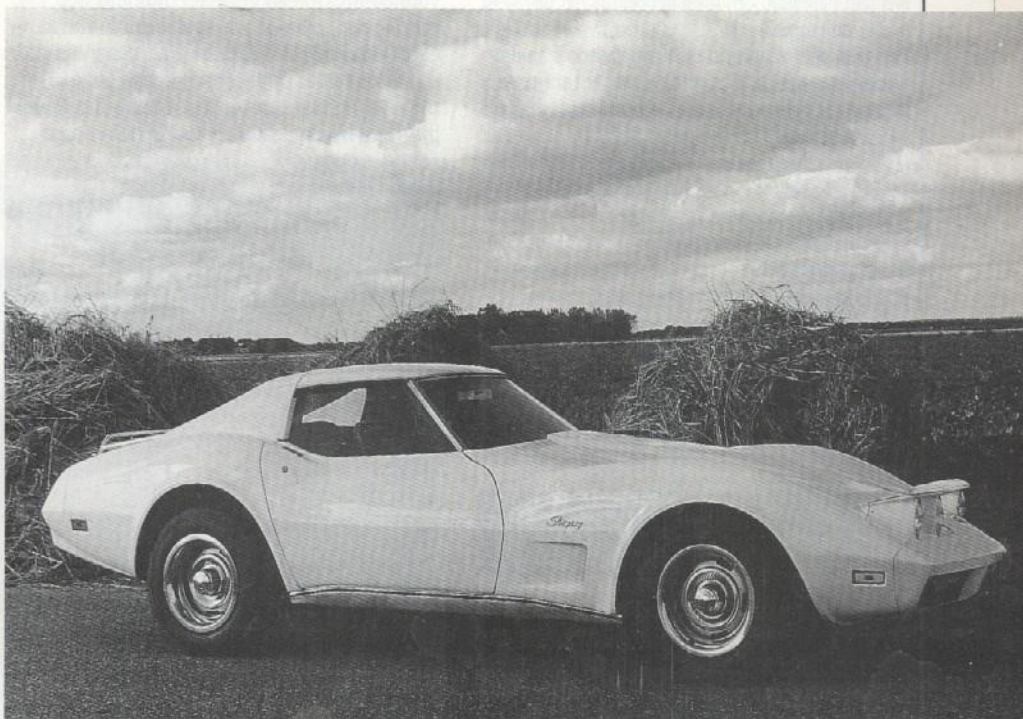
Dit jaar had ik besloten dat de inbouw van een LPG-installatie in de Corvette er nu toch maar eens van moest komen. In de eerste plaats om uit te vissen of dagelijks gebruik dan betaalbaar is, want het is toch wel een erg fijn rijdende wagen, maar niet als elke kilometer alleen al vijftig cent aan benzine kost. Elke dag weer in de trage Riley stappen begint nu toch duidelijk minder leuk te worden, dus met die auto blijf ik maar adverteren. Inruilen van zo'n wagen tegen een andere klassieker is bij de 'gespecialiseerde handel' tegenwoordig ook al niet meer mogelijk. Je krijgt domweg te horen dat de categorie liefhebbers voor klassiekers uit de jaren veertig momenteel dusdanig is geslonken ('een handjevol oude mannen...') dat men er geen

Waar gebeurd!

interesse meer in heeft. Ze zouden te lang onverkocht blijven staan. Maar de belangrijkste reden is uiteraard dat ook die 'gespecialiseerde handel' (aanhalingstekens verplicht) veelal uit is op het snelle en grote geld over de ruggen van de liefhebbers, met wie het immers economisch goed geacht wordt te gaan en dan vallen de wat minder gewilde klassiekers af. (Red: wij delen deze mening niet.

onderbouw is weliswaar mogelijk, maar dat geeft een te geringe actieradius. En bovendien, waarom zou je immers nog af en toe op dure benzine willen rijden, zo redeneerde ik. In het buitenland kom ik toch niet. Startproblemen met koud weer zouden zich niet voordoen als de afstelling van de installatie in orde is, zo werd mij verzekerd. Een ervaren LPG-rijder vertelde mij dat het wel verschil zou maken wel merk LPG je tankt. De percentages propaan en butaan, die zich moeten bewegen tussen 60 : 40 en 40 : 60, willen nogal eens verschillen. Ook 's winters is de verhouding anders dan 's zomers. In ieder geval werd mij afgeraden om bijvoorbeeld BK te tanken.

In Klassiek & Techniek nummer 2 van mei 1998



Een meubelzaak koopt ook geen stoelen in waarvan men uit ervaring weet dat ze hooguit in de uitverkoop te slijten zijn. 'Het grote en snelle geld over de ruggen van de liefhebbers' vinden we erg kort door de bocht. De koper beslist immers zelf of hij een hoge prijs wil betalen of niet. Elk bedrijf dat wil blijven voortbestaan moet trouwens winst maken. De winsten bij de gespecialiseerde klassiekerhandel zullen in de regel zeker niet hoger liggen dan in, bijvoorbeeld, de confectiebranche.)

Een choke was tot mijn verbazing niet gemonteerd. De noodzaak daarvan 'zou in de praktijk eerst moeten blijken...'

Met een auto op LPG heb ik zelf geen enkele ervaring, dus moest ik afgaan op verhalen van anderen, voorlichting door deskundigen en een aantal publicaties. Ik koos voor een rigoreuze optie, namelijk het geheel verwijderen van de benzinetank, zodat een gastank van een redelijke inhoud kon worden geplaatst (85 liter = 68 liter effectief). Mijn Corvette heeft namelijk geen kofferbak en

werd ook al eens aandacht besteed aan allerlei aspecten van LPG in klassieke auto's. Als voordelen werden in dat artikel slechts genoemd de lage kostprijs en de milieuvriendelijkheid. Maar er zijn nog wel wat meer niet onbelangrijke voordelen verbonden aan het rijden op LPG. Zo is de kloppvastheid hoger dan die van benzine en dat is veiliger voor de motor. Verder wordt bij de koude start de olielfilm op de cilinderwanden niet weggespoeld door benzine, zodat tijdens en ook vlak na de start een aanvaardbare smering plaats vindt. De motorolie zal langzamer in kwaliteit achteruit gaan omdat LPG de olie niet vergunt of vervuult en een schonere en langer meegaande motor zal het gevolg zijn. Nadelen zijn een hoger verbruik - hoewel vrijwel iedereen dat wel weet en dus van tevoren incalculeert bij het uitrekenen van de besparing - en minder vermogen. Bij een Corvette heb je echter vermogen in overvloed, dus bij een dergelijke wagen zou dat nadeel minder zwaarwegend moeten zijn. Sommigen vinden het dan ook nog belangrijk om te weten wanneer zo'n gasinstallatie zichzelf heeft 'terugverdiend'. Welnu, bij een belastingvrije Corvette is dat al snel, waarschijnlijk al voordat er 10.000 kms zijn gereden. Na de eerste LPG-kilometers vielen direct